प्रावधान किया गया है और इसके निर्माण कार्य में क्या प्रगति हुई है; और

(ग) उक्त रेल लाइन के सतना रीवा भाग का निर्माण कार्य कब तक पूरा होने की संभावना है ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० सी० लेंका) : (क) मध्य रेलवे द्वारा सतना-रीवा-बघवार-यंहारी लाइन के लिए सर्वेक्षण किया गया था और 1990 में रिपोर्ट प्रस्तुत की गई थी। सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार परियोजना की अनुमानित लागत 101.59 करोड़ रुपये है।

(ख) और (ग) 35 करोड़ रुपये की लागत से केवल 50 कि० मी० लंबी सतना-रीवा लाइन को अनुमोदित किया गया है। 1991-92 तक 28.11 करोड रुपये खर्च किए जा चुके है और 1992-93 में 6.88 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है। यह निर्माण कार्य मार्च, 1993 में पूरा हो चुका है।

दिल्ली-राजहरा-नारायणपुर-कोंडागांव-जगदलपुर रेल लाइन का निर्माण

3771. श्री गुफरान आलम : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने दिल्ली-राजहरा-नारायणपुर-कोंडागांव-जगदलपुर रेल मार्ग के निर्माण को अपनी स्वीकृति दे दी है;

(ख) यदि नहीं, तो यह स्वीकृति कब तक प्रदान कर दी जाएगी; और

(ग) उपर्युक्त रेल मार्ग के निर्माण कार्य की क्या प्रगति है ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० सी० लेंका) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रस्तावित लाइन एक्सल उपयोगकर्ता लाइन है जिसको स्टील आथोरिटी आफ इंडिया लिमिटेड (सेल) को भिलाई तक लौह अयस्क के परिवहन के लिए जरूरत है। इस्पात मंत्रालय को लागत बता दी गई है। इस्पात मंत्रालय/सेल द्वारा इस लाइन के लिए धन की व्यवस्था कर दिए जाने के बाद ही कार्य शुरू किया जा सकता है।

मिरज-कुर्डूवाडी-लातूर रेल लाइन का गेज परिवर्तन

3772. डा० बापू कालदाते :
श्री विश्वासराव रामराव पाटिल :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने मिरज-कुर्डूवाडी-लातूर रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन (ब्राड गेज) में बदलने का निर्णय किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार इसके साथ ही एक नया लातूर-परली-बैजनाथ रेल मार्ग बनाने का भी विचार रखती है जिससे दक्षिण महाराष्ट्र, कर्नाटक और गोवा मध्य महाराष्ट्र से जुड़ जाएंगे;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण है ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० सी० लेंका) :

(क) जी हां।

(ख) जी हां। मौजूदा मिरज-लातूर लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाएगा और परली बैजनाथ को जोड़ने के लिए इसका लातूर रोड तक विस्तार किया जाएगा।

(ग) मिरज-लातूर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने तथा इसका लातूर रोड (359 कि० मी०) तक विस्तार करने का

काम अनुमोदित कर दिया गया है और इसे 225 करोड़ रुपए की लागत से 1993-94 के बजट में शामिल कर लिया गया है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

Railway Accidents

3773 : DR. MURLI MANOHAR JOSHI : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) what is the number of railway accidents in the country in 1990-91, 1991-92 and so far during 1992-93 and the number of accidents specifically during the same period in which moving trains have collided with stationary trains;

(b) what has been the loss of life and property of the passengers and of the Railways; and

(c) what are the main reasons of the accidents and what steps have been taken to ensure safety of passengers ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI K. C. LENKA) : (a) The number of railway accidents during 1990-91, 1991-92 and April 1992-February 1993 are :

1990-91	=532
1991-92	=530
April '92-February '93	=481

Train accidents during the same period in which moving trains have collided with stationary trains:

1990-91	=28
1991-92	=23
April '92-February '93	=25

(b) The loss of life in train accidents during the period is :

	No. of persons killed
1990-91	=340
1991-92	=229
April '92-February '93	=263

Cost of damage to railway property.

Year	(Rs. in lacs)
1990-91	= 7771.8
1991-92	= 2538.8
April '92 February '93	= 3799.2

Separate statistics for the loss of property of passengers are not maintained.

(c) The main reasons for the train accidents have been identified as follows :—

(i) Staff Failure

(ii) Negligence of road users

(iii) Failure of track, sudden rail fracture and sinkage of track due to heavy rains, etc.

(iv) Defect in the mechanical equipment of the coach, wagon or locomotive like wheel, undergear or springs etc.

(v) Sabotage.

Steps taken to reduce train accidents

The steps taken to avoid such accidents include removal and rehabilitation of over-aged assets like track, bridges, rolling stock, etc. Intensive inspections are also carried out of signalling & telecom gears, maintenance depots of wagons and locomotives and quality of out-turn from the workshops. Staff in operational categories are given intensive training and their performances are monitored. In addition, inspection of track and examination of coaches, wagons and locomotives have been intensified. Ultrasonic testing of rails and axles are being resorted to identify fractures. Drivers are being monitored and counselled with regard to their driving techniques.